

Programa de Mejora y Reforzamiento de la Seguridad del Aeropuerto

VISIÓN GENERAL

El Aeropuerto Internacional de San Antonio (SAT) está proponiendo mejoras a las pistas del aeropuerto con el fin de mejorar la seguridad, acomodar las operaciones actuales y futuras y mejorar la flexibilidad operativa.

Este es uno de los próximos proyectos del Plan de Desarrollo Estratégico del Aeropuerto Internacional de San Antonio aprobado.

¿CUÁL ES EL PROBLEMA QUE EL AEROPUERTO ESTÁ TRATANDO DE RESOLVER?

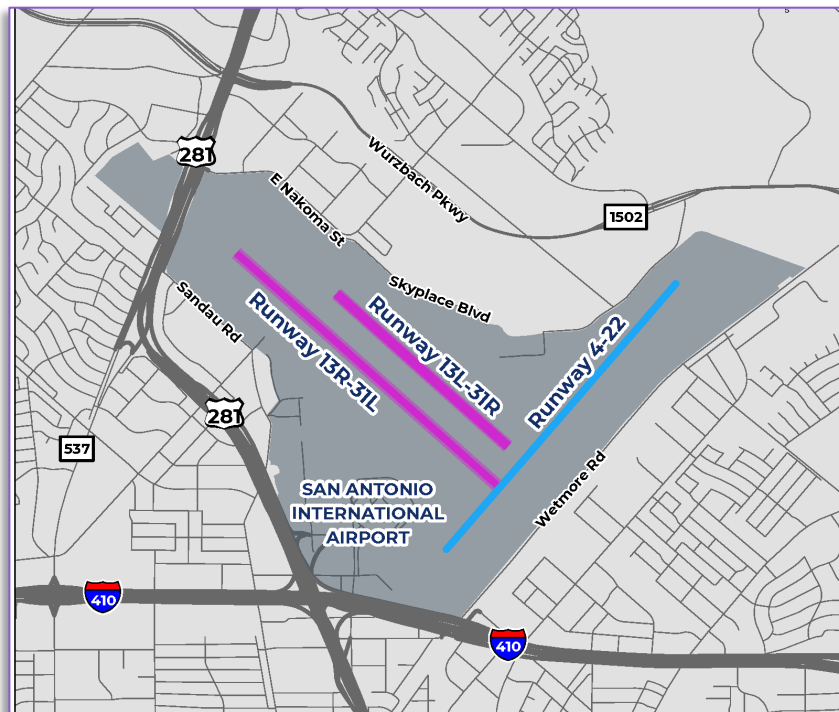
- La pista 13R-31L requiere mejoras para cumplir con los estándares actuales de seguridad y diseño de la Administración Federal de Aviación (FAA).
- El uso actual y el aumento futuro de la pista 4-22 por parte de los vuelos comerciales está causando y seguirá causando conflictos con las operaciones militares existentes y en crecimiento que se originan en la Base Conjunta de San Antonio (JBSA)-Randolph y JBSA-Lackland.
- La configuración actual del aeródromo limita la flexibilidad operativa y restringe la capacidad del espacio aéreo.

¿CUÁL ES EL PROYECTO PROPUESTO?

Avanzando hacia el futuro de San Antonio, el Departamento de Aviación de la Ciudad de San Antonio propone reconstruir y mejorar la **pista 13R-31L**.

SAT también está considerando la posibilidad de mejorar la **pista 13L-31R** para facilitar la reconstrucción de la pista 13R-31L.

El proyecto propuesto incluye pistas de rodaje asociadas y otras mejoras del aeródromo.



¿CUÁL ES EL PROCESO QUE ESTÁ SIGUIENDO EL AEROPUERTO?

Se seguirá el proceso de la Ley Nacional de Política Ambiental de 1969 (NEPA, por sus siglas en inglés) para decisiones informadas, considerar alternativas e involucrar al público.

Para mantener operaciones seguras y eficientes y evitar posibles impactos a la Base Conjunta San Antonio y al Sistema Nacional del Espacio Aéreo, se están considerando alternativas que se presentarán para comentarios.

SI TIENE ALGUNA PREGUNTA, PÓNGASE EN CONTACTO CON:

✉ Steven Southers

☎ (210) 207-3402

🌐 ESDOutreach@Sanantonio.gov



Escanea el código QR de la izquierda para obtener más información sobre el proyecto.

ALTERNATIVAS PROPUESTAS

Alternativa 1:

La alternativa 1 incluye el cierre de la pista 13R-31L y las operaciones se desviarían a la pista 4-22 durante la reconstrucción de la pista 13R-31L. Este planteamiento puede completarse por fases a lo largo de siete años.

Alternativa 2:

Bajo la Alternativa 2, las operaciones se trasladarían a la pista 13L-31R durante la reconstrucción de la pista 13R-31L en lugar de trasladarse a la pista 4-22. Esta alternativa se desarrolló para reducir los posibles conflictos en el espacio aéreo.

La alternativa 2 tiene un enfoque por fases:

Fase 1:

Actualización de la pista 13L-31R

Mejorar la pista 13L-31R de los estándares de aviación general a los estándares de las compañías aéreas, lo que permite que la pista 13L-31R se utilice para el tráfico aéreo comercial durante la reconstrucción de la pista 13R-31L. Esto podría llevar aproximadamente cinco años.

Fase 2:

Reconstrucción de la pista 13R-31L

Reconstruir la pista 13R-31L con una vida útil mínima de 20 años, cumpliendo con los requisitos actuales de la FAA. Esto podría llevar aproximadamente tres años.

Ambas alternativas incluyen calles de rodaje asociadas y otras mejoras en el aeródromo.

Alternativa sin acción:

Según la NEPA, el aeropuerto también está considerando la alternativa de no acción como referencia para la comparación y una opción sobre la mesa. La pista 13R-31L no sería mejorada ni reconstruida. La Alternativa de No Acción incluiría el mantenimiento programado del pavimento de la pista 13R-31L. Esta alternativa no cumple con el propósito y la necesidad del proyecto.

CRONOGRAMA ESTIMADO DEL PROYECTO*



***El horario está sujeto a cambios**